

50

Tankowce



biała młota / karosid /
komin srebrny



czarna rdzawa kadłub

komin biały czarny komin

SÃO PAULO



czarna konstrukcja



czarna rdzawa z białym
komin czarny, czarny



Jacek Dłużewski
Szkicownik z podróży
na Bliski Wschód
str. 50

papier, ołówek, akwarela
15,5 x 21 x 1,5 cm
2001

Urodził się w 1966 r. w Zielonej Górze. Malarz, rysownik, nauczyciel akademicki. Mieszka w Krakowie. Studia w PWSSP we Wrocławiu (1986–1989) oraz w ASP w Krakowie na Wydziale Malarstwa (1989–1992). Dyplom w pracowni prof. Jerzego Nowosielskiego w roku 1992. W 2007 roku uzyskał tytuł doktora habilitowanego sztuk plastycznych w dyscyplinie sztuki piękne. W latach 1992–2011 pracował w Instytucie Sztuk Wizualnych Uniwersytetu Zielonogórskiego. W okresie od 2003 do 2013 r. prowadził zajęcia z rysunku i malarstwa w Katedrze Sztuk Wizualnych Wydziału Form Przemysłowych ASP w Krakowie. Od 2011 roku zatrudniony na stanowisku profesora nadzwyczajnego w Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, gdzie prowadzi Pracownię Malarstwa oraz Rysunku na Wydziale Architektury i Sztuk Pięknych. Członek stowarzyszenia artystycznego Otwarta Pracownia w Krakowie. W 2001 roku otrzymał Nagrodę Indywidualną Rektora Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Zielonej Górze za osiągnięcia artystyczne. Dwukrotny stypendysta Ministerstwa Kultury (2003, 2005). Laureat Konkursu im. E. Gepperta w 1993 roku (nagroda główna, „Krajowa Wystawa Malarstwa Młodych”, BWA, Wrocław) oraz Lexmark European Art Prize 2003 (wyróżnienie, Centrum Sztuki Współczesnej, Zamek Ujazdowski, Warszawa). W roku 2013 pełnił funkcję eksperta w 11. Konkursie Gepperta we Wrocławiu. Zrealizował ponad 30 wystaw indywidualnych, brał udział w blisko 70 wystawach zbiorowych. Tworzy malarskie cykle tematyczno-problemowe, obrazy-serie, obrazy wieloelementowe oraz obrazy pojedyncze. Wielowymiarowość poszczególnych obrazów jest budowana na podstawie relacji zachodzących między faktem a ideą, będących wzajemnym dopełnianiem przygodności i kontemplacji, zawierającym przekraczanie. Problematyka obrazów określana jest jako „podróże sztuki”. Wśród ważniejszych prac, w dorobku twórczym znajdują się cykle obrazów inspirowanych podróżą na Bliski Wschód (*Pustynia Syryjska, Miasto, Człowiek z Damaszku*), podróżą morską (*Iraqi Tankers, Mistrata, Odyseja Atlantycka 2001, Iliada Gibraltarska*), podróżą kolejową (*Cykl kolejowy, Podróźne, Podróże*) a także inne cykle (*Góry, Karty Lasu, Od Damaszku*).

JACEK
DŁUŻEWSKI

PODRÓŻ MORSKA

„[...]Przybywając z morza na ląd, człowiek musi podejmować egzystencję w nadzwyczaj nieunormowanych warunkach. Najdrobniejszy wypadek uderza zrazu nowością [...]”¹.

Joseph Conrad

Miałem szczęście przez pewien czas czuć się jak Conrad, który najpierw będąc na służbie, dryfował między lądem a morzem, później zaś między doświadczoną wcześniej rzeczywistością morza i twórczością. Moje doświadczenie z morzem i lądem zawdzięczam szczęśliwym okolicznościom, które sprawiły, że będąc pewnego roku na wakacjach w Syrii, wracałem stamtąd do mojego Kraju drogą morską. Podróż odbyłem statkiem handlowym, płynącym przez Morze Śródziemne, Ocean Atlantycki, Zatokę Biskajską, Morze Północne i Bałtyckie. Po drodze zwiedzałem porty i miasta, do których statek zawijał, czasem tylko na kilka godzin. Znak w pamięci pozostały po takim spotkaniu stawał się później powodem do stworzenia refleksji, która w obrazie nabierać zaczęła znaczenia symbolicznego, stając się wypowiedzią wykraczającą poza przelotnie odnotowaną sytuację.

Wielkie wrażenie zrobiła na mnie Afryka. Żar bijący od lądu i świadomość, że w jego głębi jest dzika i nieokiełznana natura, wywoływały poczucie znalezienia się na obrzeżu wielkiej, niezbadanej tajemnicy, której pomruki dochodzą z oddali, wyczuwane w zachowaniach ludzi, w powiewie powietrza, w aurze, jaka roztaczała się w zwykłych, zdawałoby się, miejscach. Tego typu odczucia doznawałem szczególnie podczas dwudniowego pobytu w Misracie, leżącej u wybrzeża Libii nad Zatoką Sirt. Dziwność tego miasta, portu, przejawiała się w zachowaniach ludzi, w ich podejrzliwości i rezerwie, a także w atmosferze strachu, a nawet wrogości. Mimo lekko schizofrenicznej atmosfery, a może właśnie dzięki niej, było coś fascynującego w tym mieście-portcie. W ciągu godzin spędzonych w Misracie czułem się, jakbym przebywał wewnątrz filmu. Film ten przewijał się przed moimi oczami zachwycającymi obrazami straszliwie jasnego światła

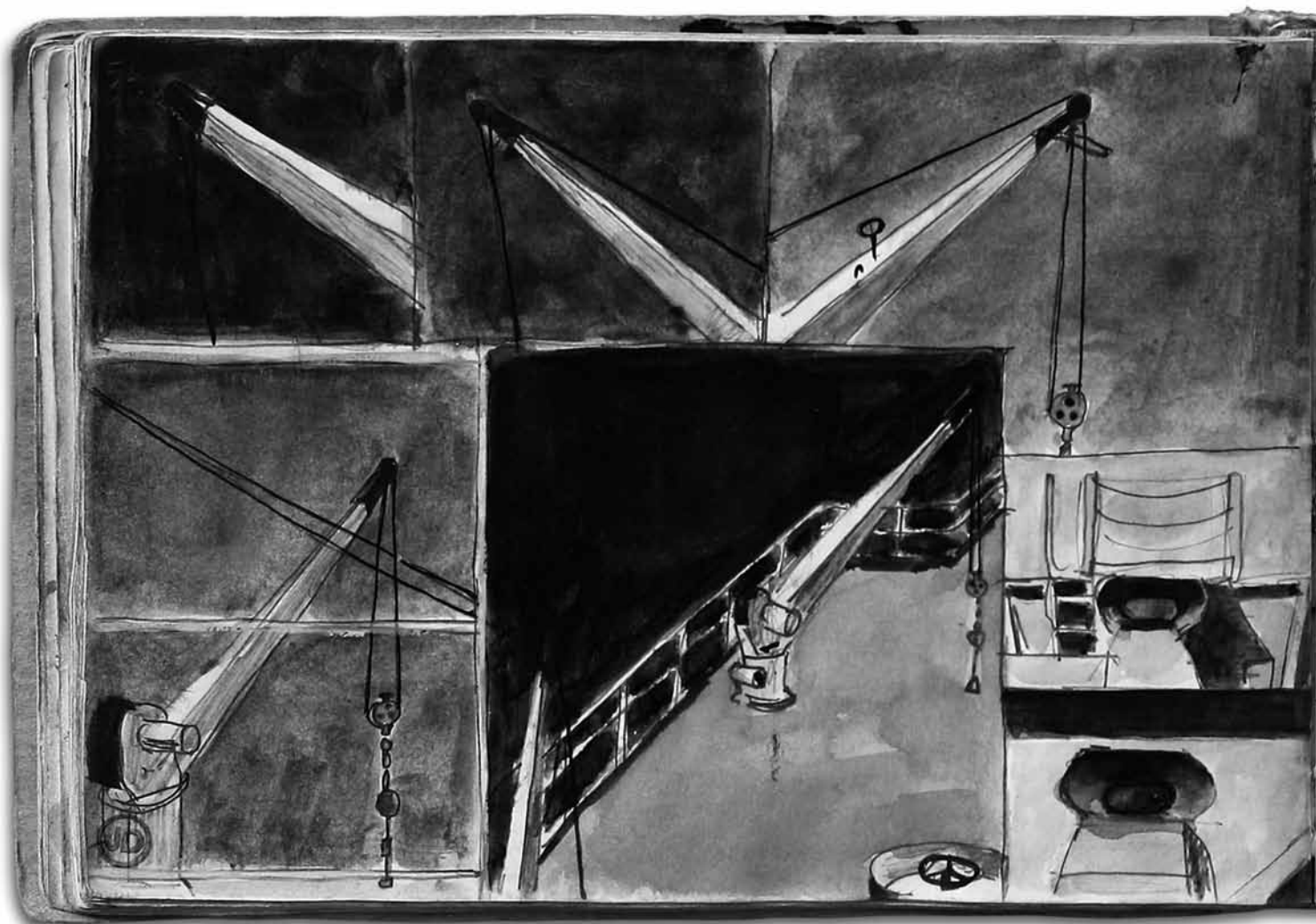
¹ J. Conrad, *Między lądem a morzem*, Warszawa 1962, s. 15.

i architektury białych oraz piaskowych domów. Obserwowałem ludzi przybywających z serca natury, z pustyni, z głębi kontynentu.

Z Misratą związane są dwie moje duże realizacje malarskie – ponad trzynastometrowej długości obraz *Misrata* oraz *Iraqi Tankers*, którego szerokość przekracza pięć metrów.

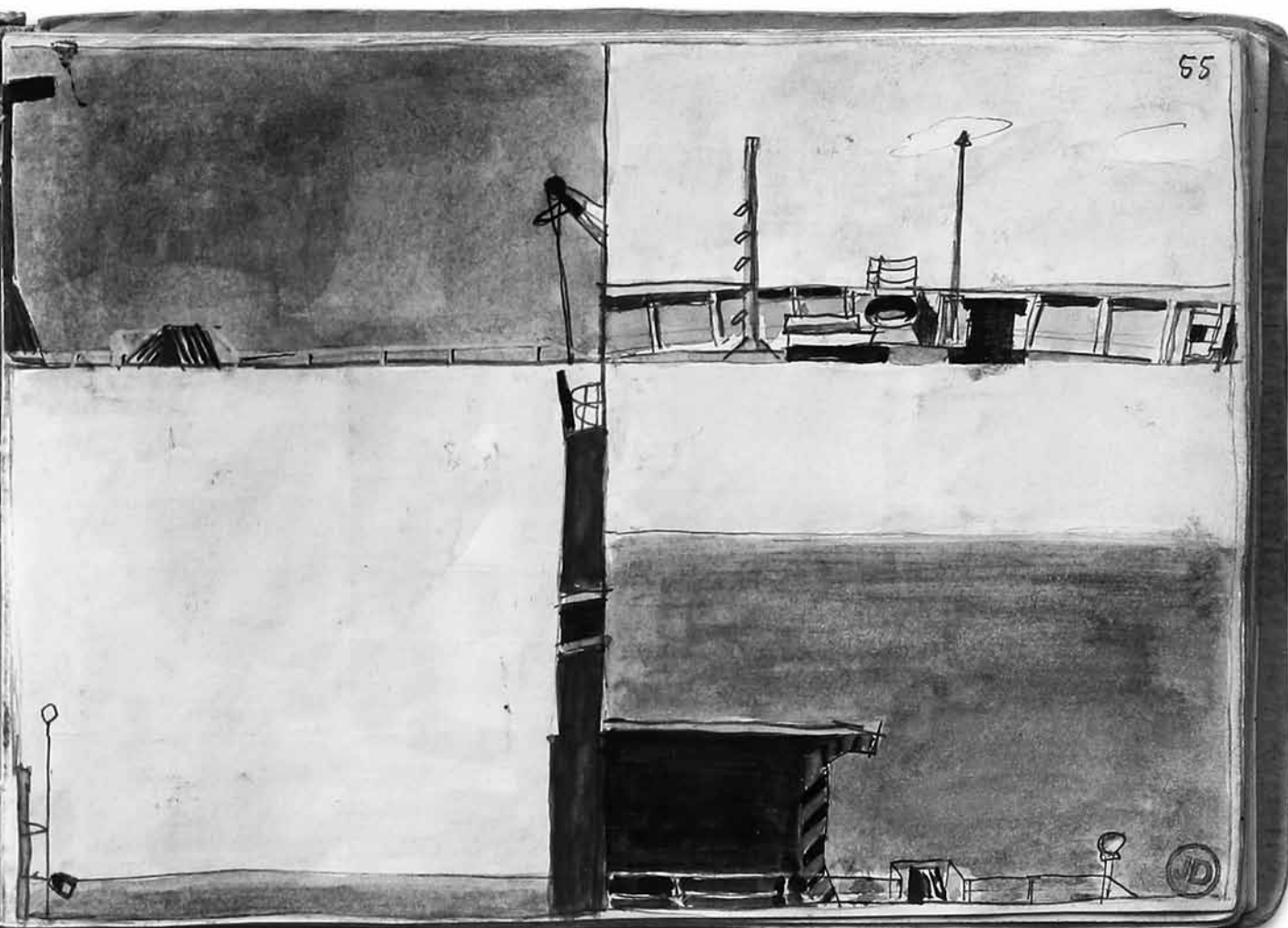
Obraz *Misrata* przedstawia z pozoru puste miasto, w którego szczelinach dużo się dzieje, jednak można je tylko podejrzec. Jak na straży przed niezgłębionym lądem Afryki stoją palmy, których liście w nieruchomym żarze białego piasku są poruszane przez podmuch nadchodzący od morskiej pustyni. Jest to miasto, do którego zawędrowały dwa wielkie irackie tankowce, przycumowały do jego brzegów i stały tak nieruchomo od blisko dziesięciu lat, zamieniając się w piach. Odpadająca farba i postępująca korozja nadały z czasem niszczącym przedmiotom wygląd gigantycznej martwej natury. Wygląd niezwykle, gdy stygnące czerwienią żelastwo paruje w zenicie nabrzeżnego słońca. Na górze wystygniętego już, zmurszałego i spopielonego pasa czerni widnieje wielki napis *Iraqi Tankers*.

Wypłynąłem dalej na morze i widziałem kolejne obrazy. Widziałem marynarzy na statku, jak malują pokład, widziałem ten pokład i przedmioty, które z niego wznosiły się w niebo, a pod niebem znajdował się horyzont, z którego wyłaniały się inne statki, miały nas, jak my mijaliśmy wyspy i ich nabrzeża. Było to w dzień i w nocy, aż zmieniały się morza i chmury nad nimi. Słońce zachodziło, wschodziło i rozkładało się na całej powierzchni wody. Statki różnych bander, wielkości i przeznaczenia nurzały się w wodzie, mgłę, światło i w ciemnościach. Nasz statek rytmicznie wypluwał z siebie pary przero-bionego asfaltu, ja siedziałem na rufie i cały dzień malowałem wtedy ptaki, które pojawiały się nad Morzem Północnym, ale to był już prawie koniec, a przecież wcześniej była Lampedusa, Pantalleria, Cabrera, Majorka, Ibiza, Sagunto, Gibraltar, Ocean Atlantycki i bardzo niespokojna Zatoka Biskajska, po której wyspa Guernsey, Alderney i kanał La Manche to ukojenie w kolorze spokojnego i smutnego błękitu paryskiego, tak już nam bliskiego.



Jacek Dłużewski
*Szkicownik z podróży
na Bliski Wschód,*
s. 54–55

papier, ołówek, akwarela
15,5 × 21 × 1,5 cm
2001



Trzytygodniowa podróż przez morza to doświadczenie monotonii dni oraz pustej, wielkiej przestrzeni, w której co jakiś czas zachodzi pewna zmiana, nie mówiąc o zmianach radykalnych, takich jak dotarcie do portu. Uczestniczenie z uwagą w ciszy powoduje, że jest to piękny i szczęśliwy czas, w którym najdrobniejsze zdarzenie ma swój sens, a zrozumienie tego całym swoim jestestwem przynosi olbrzymią radość. Później bardzo brakowało mi tej monotonii, musiałem znów nerwowo włączyć się w wir życia. Sytuacja na statku była dla mnie prezentem od losu, mogłem całymi dniami, od rana do wieczora, siedzieć na rufie towarowego statku i wpatrywać się w świat wokół, malując i rysując go w szkicowniku.

Gdy pojawiał się port taki jak Aleksandria, spostrzeżenia nabierały charakteru przedmiotowego. Uwagę absorbowały statki występujące tam w dużej liczbie. Później, gdy statek znów odpływał na szerokie morze, do głosu dochodził lazur wody, światło i przestrzeń. Piękny błękit południowego nabrzeża zmieniał się z czasem w falujący w żółtawym świetle granat. Ten głęboki i poważny kolor rozcinany był co jakiś czas białą smugą spienionej wody, która ciągnęła się od naszego i innych, mijających nas statków. W tym sensie można również mówić o morzu jako o pustyni, gdy porównamy statki do karawan w nieskończonej przestrzeni wypełnionej ciszą. Jak już wspomniałem, moja podróż morska była bardzo monotonna a przez to bardzo ciekawa.

Aleksandria, wyspa Lampedusa czy też Misrata, to obecność lazuru błękitnego morza, któremu w Misracie towarzyszyło nieustannie parujące niebo. W okolicach nabrzeża libijskiego kłębiące się białe chmury budziły skojarzenia z parą wydobywającą się z wrzącego czajnika. Jeszcze inaczej wyglądało żółtawe światło w granatowych, ciemnych przestrzeniach głębokiego morza z okolic Hiszpanii. Efekt rozsypywania się światła na miriady cząsteczek przenikających atrament wody narastał w miarę zbliżania się do Cieśniny Gibraltarskiej. Wspaniały, liryczny nastrój współtworzyły przepływające statki, dla których to miejsce jest bramą pomiędzy wodnymi światami. Duch argonautów jest tu ciągle żywy, a mogłem się o tym przekonać, obserwując i szkicując niezliczone ilości statków, jachtów i łodzi.

Płynięcie w stronę Cieśniny Gibraltarskiej było autentycznym płynięciem na Zachód, tak jak rozumieli to starożytni. Było to płynięcie do kresu dnia, do kresu świata.

Nagle, po opuszczeniu morza ojców naszej kultury, porą zachodzącego słońca, o świecie nowego dnia pojawiła się wszech- i wszystkoogarniająca mgła. Było to uczucie niepewności, zawieszenia i nierealności. W tej nowej sytuacji również pokładowy silnik statku wydawał z siebie zmieniony i jakby zgłuszony dźwięk wprawiający w stan lekkiego zdziwienia. Zmiana była nagła – Ocean Atlantycki. Po przyjemnej monotonii, błogości i ciepłe Morza Śródziemnego pojawiła się otchłań bieli – ocean mgły. W miarę płynięcia, z wolna dzień się przejaśniał, a zza mgieł zaczęły wyłaniać się potężne tankowce, które w zbliżonym i powiększonym kole lornetki, pośród masywnych szarości wokół, świeciły bielą bryz wodnych umiejscowionych z przodu i z tyłu ich kształtów. Przedtem, w okolicach Gibraltaru, było żółte światło, a później, na Oceanie Atlantyckim, potężna biel. Przeciwnym biegunem tej wielkiej białej przestrzeni, występującej na początku dnia na oceanie, jest czarna noc na pustyni, gdzie całe rozświetlone gwiazdami niebo zwała się od razu na głowę. Na pustyni w nocy nie ma przestrzeni. Biały ocean to coś odwrotnego, tutaj można doznać uczucia rozszerzania się we wszystkich kierunkach i wszechobecności w najdalszych punktach domniemanego horyzontu.

Po ciszy atlantyckiego spokoju przyszła kolej na Zatokę Biskajską, uważaną za najbardziej niespokojny i niebezpieczny obszar Atlantyku. Istotnie, niepokój wody, powietrza i światła wyrażał się tam w gwałtowności obrazów. Kapryśność i nerwowość tafli wody niejednokrotnie była żywym źródłem bijącego, żółtego światła, dla którego niebo to ciemna masa zamknięta granatowymi zwałami chmur. Innym razem woda była martwa, zmieniała się w skamieniały monolit ciemnej szarości, a ponad nią rozpoczynał się prawdziwy spektakl. Chmurzyska, chmury i chmurki, ruszając ze swoich miejsc, podążały każda w inną stronę i z inną prędkością, przemierzając strefy światła i cienia przemieniały też swoją jasność i barwę. W tej obłąkańczej scenerii zjawiał się co jakiś czas statek, który odgrywał rolę żelaznego potwora o ostrych zębach i kantach swojego zwartego czarnego cielska – morski diabeł. Innym razem statek ten był aniołem iskrzącym się światłem, które iluminowało powierzchnię wody znajdującą się pod jego linią

znaczącą horyzont. Najczęściej jednak statek ten przybierał pozę strażnika stojącego na granicy wrogich sobie światów. Nie było wiadome, skąd przybywał – z nieba czy z piekielnie groźnego morza? Trwał przez jakiś czas zawieszony pomiędzy światami, później znikał tak nagle, jak się pojawił.

Niespodziewanie niepokój ustąpił – pojawiło się nowe morze, a w nim lekkie, białe jaskółki, czyli Kanał La Manche i jachty. W towarzystwie melancholijnego błękitu, zdecydowanym kantem horyzontu odciętego od powietrza, pojawił się łagodny odcień żółci, żółto-beżowych obłoczków na tle lekkiego nieboskłonu, wyznaczonego przebiegiem bieli – od żółtego do ciepłego niebieskiego. W tym wyraźnym i spokojnym świetle nadal płynęły statki, ale w rytm zupełnie innej niż poprzednio muzyki. Teraz jachty, z białymi trójkątami żagli, tańczyły w oknie kadru od lewej do prawej jego krawędzi, od dolnej krawędzi do linii horyzontu, na którym co jakiś czas zjawiał się biały prostokąt z pykającym dymkiem. Dymek przechodził w obłoczek, a pomiędzy nimi na nieskończenie lekkim lazurze nieba pojawiała się smuga lub smugi, które, jak na ekranie, przedstawiały trajektorie przemieszczania się trójkątnych żagielków i białych obłoków.

Każdy dzień na morzu to odsłona wielkiego obrazu natury, bo przecież nieustannie ją obserwowałem w zachwytach.

Kolejnym obrazem było Morze Północne z jego – zdawałoby się – bylejakością i błotnistością (podobno wiosenną porą wygląda niezwykle i mieni się wspaniałymi turkusami). Morze Północne to płynięcie przez wielkie błoto, nad głowami trzepocą brązowymi skrzydłami ptaszyska, a na powierzchni morza, na zmianę w górę i w dół, chlupocą wzgórki i dolinki wodne. Wszędzie wokół pożółkła rozbielonym światłem ściana szaro-niebieskich chmur sięga horyzontu. W tym zawiesistym krajobrazie natknąć się można na platformy wiertnicze, małe miasto dźwigów, podtrzymywanych kilkoma żelaznymi kikutami.

Po podróży namalowałem szereg obrazów związanych z różnymi akwenami morskimi, mijanymi lądami, statkami, pojawiającymi się zdarzeniami. Główną rolę w tych obrazach odgrywa światło, postrzegane i tworzone jako niecodzienne zjawisko zawarte w konkretnej, bardzo różnorodnej i zmieniającej się rzeczywistości. Obrazy powstawały

na podstawie szkicownika, pamięci oraz intencji namalowania idei zjawisk a nie odwzorowania z pamięci tych zjawisk. Tak malowane, miały być w moim zamierzeniu ikonami ukazującymi w sposób zmysłowy symboliczne światło zawarte w zjawiskowych zdarzeniach. Obrazy malowane po fakcie podróży miały odnosić się do tego, co pisał Paweł Florenski, a mianowicie: „malarstwo ikonowe nie rejestruje niczego, co przypadkowe, nie tylko empirycznie przypadkowe, lecz też przypadkowe metafizycznie [...] malarstwo ikonowe to metafizyka bytu – nie metafizyka abstrakcyjna, lecz konkretna”².

² P. Florenski, *Ikonostas i inne szkice*, Białystok 1997, s. 169.

Z perspektywy czasu, chcąc zrozumieć, czym była ta podróż lub też w ogóle, czym jest podróż, zadawałem sobie pytania o jej istotę. Między malowaniem a doświadczaniem obrazu jest pewna różnica w kierunku i kolejności pojawiania się obrazu jako fenomenu, jednak w jakiś sposób rzeczy te są ze sobą powiązane twórczym okiem, które myśli obrazem i tworzy ten obraz. Takie obrazy mają charakter marzenia sennego, o którym Paweł Florenski pisał, że: „choć widzialne, jest z gruntu teleologiczne albo też symboliczne. Przepojone klimatem innego świata, jest ono niemalże czystym jego znaczeniem, nieprzemijającym, choć ujawniającym się widzialnie i jakby materialnie”³.

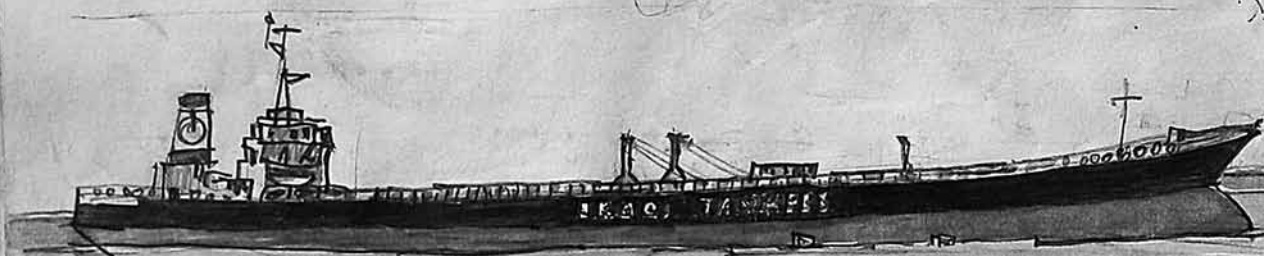
³ Tamże, s. 112.

Zdarza się, że świat duchowy znajduje błyskawicznie potwierdzenie w materii i jest tym samym sięgnięciem do rzeczy niewyraźnych, jest ich pojęciem i zrozumieniem. Pomiędzy tymi dwoma biegunami, ducha i materii, dzieje się nieustanna komunikacja.

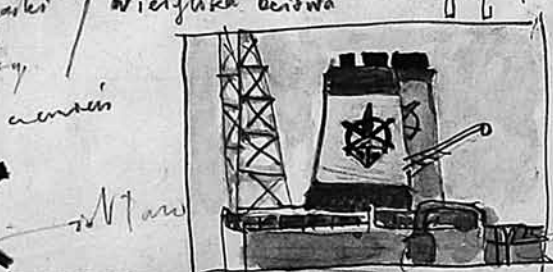
Odyseja atlantycka 2001, praca będąca rezultatem tych przemyśleń, jest serią dziesięciu obrazów, których zmysłowość powstała bezpośrednio z niewidzialnej idei. Obraz ten, oprócz symbolicznego przedstawienia tankowca płynącego przez głębokie morza, jest również obrazem widzenia oka. Kiedy patrzymy na płynący okręt, wówczas jest on dla nas przedmiotem statycznym, a wszystko wokół niego zmienia się. Gdy patrzymy na otoczenie okrętu, wtedy umyka nam ten przedmiot, a rzeczą stałą wydaje się jego otoczenie. Interesujący jest również moment przejścia pomiędzy tymi dwoma aspektami widzenia. Co się dzieje, gdy statek na skutek naszego widzenia cofa się ze swojego pędu, a jego

PORT W LIBII — MISURATA

66)



komin z dymem / komin z dymem
komin z dymem / komin z dymem
komin z dymem / komin z dymem
komin z dymem / komin z dymem



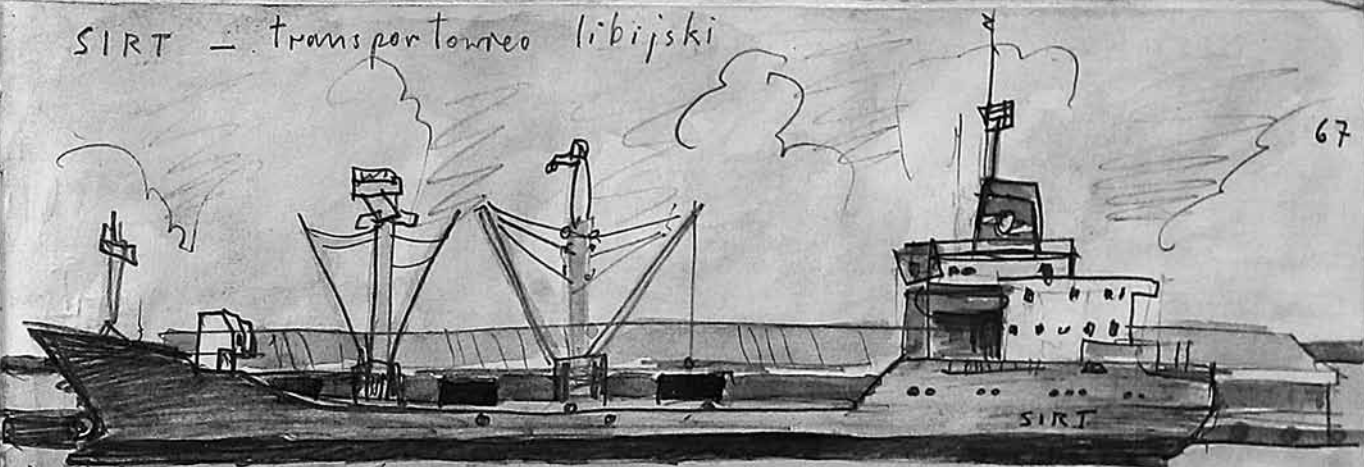
Jacek Dłużewski

Szkicownik z podróży
na Bliski Wschód,
s. 66–67

papier, ołówek, akwarela
15,5 × 21 × 1,5 cm
2001

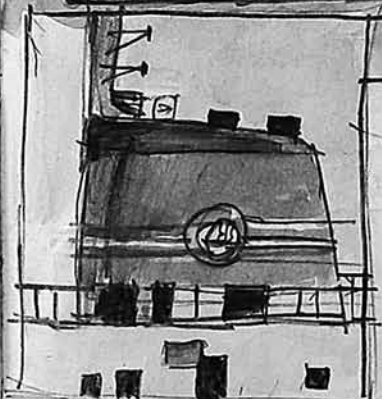
SIRT — transportowiec libijski

67

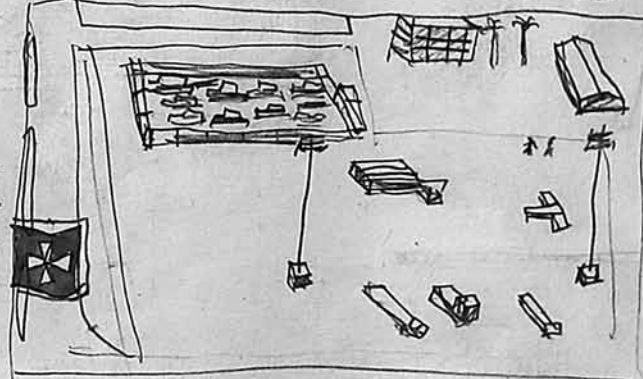


z formy pąk na dole szaro rdzawy, kadłub
woda brudna, ciemno-brązowa, ilny
wyglądano niebiesko-turkusowe morze

port Misurata



niebiesko-turkusowy
kolor z niebieskim



JD